numer 7 (54) - lipiec 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

CO NAM ZOSTAŁO PO EURO 2012

SPOSÓB NA KLIMATYZACJĘ

DOBRA WSPÓŁPRACA „KLUCZYKAMI" DO SUKCESU

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

KAMPANIE ZTM

Z KART HISTORII ZTM

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący:
Igor Krajnow
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 6 098
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl



ZDALIŚMY TEN TRUDNY EGZAMIN – mówi Leszek Ruta, dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego

Mogę z satysfakcją stwierdzić, że były to Mistrzostwa Europy Warszawskiej Komunikacji. Tak organizację stołecznego transportu publicznego podczas EURO ocenili jego pasażerowie.

Ogromna to zasługa 4,5 tysiąca pracowników stołecznej komunikacji. W centrali ruchu, na posterunkach mobilnych, specjalnych ekspedycjach na pętlach – praktycznie przez całą dobę dyżurowali pracownicy nadzoru ruchu ZTM-u i przewoźników. W głównym stołecznym centrum przy ulicy Młynarskiej ekipą ZTM-u kierował dyrektor Andrzej Franków. Mocno go wspierał zespół pod kierunkiem Tomka Gucze i Artura Zająca. To oni zapewnili sprawne i bezpieczne dotarcie kibiców na mecze lub do Strefy Kibica. A w szczególności bezpieczny powrót do domu. Uruchomiono 20 linii specjalnych, dodatkowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej, wydłużono kursowanie metra i komunikacji nocnej. Znacznie zwiększono częstotliwość kursowania autobusów i tramwajów w okolice Stadionu Narodowego – kursowały niemal co minutę.

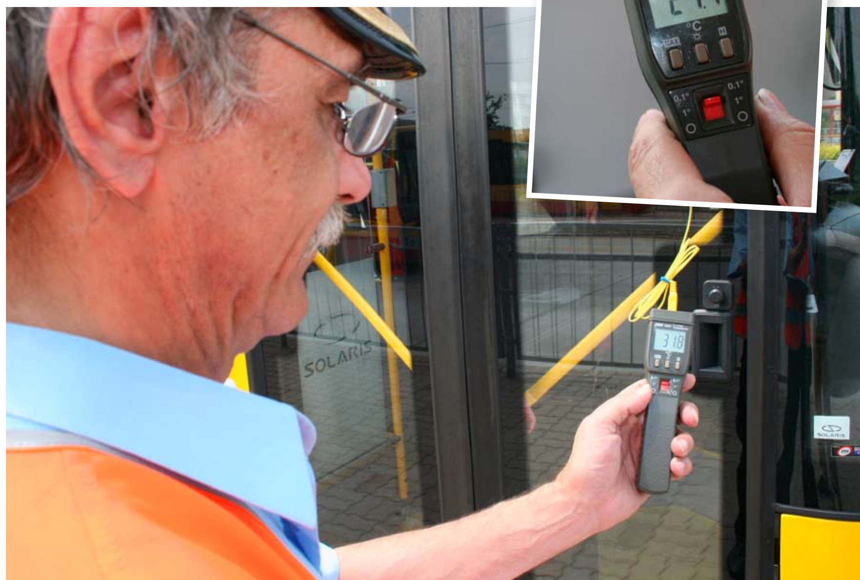
Zmotoryzowani kibice mieli zapewniony dojazd specjalnymi liniami P na tymczasowe parkingi P+R, zlokalizowane na obrzeżach Warszawy. A autobusy linii F rozwoziły kibiców z placu Defilad. Nie sposób nie wspomnieć o szczególnej promocji połączeń kolejowych w aglomeracji warszawskiej, a szczególnie linii łączącej centrum miasta z lotniskiem, uruchomionej krótko przed EURO. To był najbardziej niezawodny sposób podróżowania w tych dniach.

Nie zawiodła informacja – oznakowanie, komunikaty głosowe, plakaty, ulotki, informacje na stronie, facebooku. Nade wszystko nie zawiedli ludzie – informatorzy, pracownicy Infolinii. Wysoko oceniam pracę Igora Krajnowa. Jego relacje „na żywo" na facebooku i stronie www, znalazły uznanie wśród pasażerów. Codzienne raporty o sytuacji w komunikacji dla centrum prasowego przygotowywała Magda Potocka. Umieszczała na bieżąco informacje na stronie internetowej, dostępne w czterech wersjach językowych. To też dostrzegli pasażerowie, zwłaszcza ci zagraniczni.

Dlatego uważam, że warszawska komunikacja jest dobrze przygotowana do obsługi dużych wydarzeń – nie tylko sportowych. Mamy coraz nowocześniejszy tabor, coraz lepszą infrastrukturę. Z większości będą na co dzień korzystać pasażerowie stołecznej komunikacji.

SPOSÓB NA NIEWŁĄCZONĄ KLIMATYZACJĘ

Ponad połowa stołecznych autobusów jest wyposażona w klimatyzację. W ciągu ostatnich kilkunastu dni Zarząd Transportu Miejskiego nasilił kontrole jej działania. Sprawdzamy, czy klimatyzatory są przeczyszczone, czy posiadają aktualne certyfikaty oraz – przede wszystkim – czy kierowcy je włączają. Prosimy również pasażerów o przekazywanie sygnałów o wszelkich nieprawidłowościach.



ZASADY KONTROLI

Jak co roku letni okres to czas wzmożonych kontroli działania klimatyzacji w pojazdach komunikacji miejskiej. Pracownicy nadzoru ruchu przeprowadzają kontrole doraźne oraz na podstawie sygnałów od pasażerów. Kontrola polega m.in. na elektronicznym pomiarze temperatury wewnątrz pojazdu i sprawdzeniu nawiewu chłodnego powietrza z „kratek" klimatyzacji. Sprawdzane jest także, czy systemy chłodzenia posiadają aktualne certyfikaty i są należycie serwisowane (m.in. wymiana filtrów, czyszczenie chłodnic i uzupełnianie tzw. czynnika chłodzącego).

Kontrole są prowadzone codziennie, ze szczególnym nasileniem, gdy temperatura powietrza przekracza 25 stopni Celsjusza. Tylko w maju i w czerwcu przeprowadzono kontrole w 1288 pojazdach komunikacji miejskiej. W 508 przypadkach stwierdzono, że klimatyzacja była niesprawna lub nie została włączona. Wówczas przewoźnicy są zobligowani do niezwłocznego usunięcia nieprawidłowości. Dodatkowo nakładane są na nich kary umowne, a ich wysokość jest uzależniona od czasu kursowania pojazdu z niesprawną klimatyzacją.

JAKA TEMPERATURA W ŚRODKU

Wszyscy przewoźnicy autobusowi – MZA oraz firmy Mobilis, PKS Grodzisk Mazowiecki i ITS Michalczewski zobowiązani są w umowach do utrzymania w pojazdach temperatury w przedziale 18-25 stopni Celsjusza. Powyżej 25 stopni klimatyzacja powinna włączyć się automatycznie. **Jednocześnie przypominamy, że chłodzone pojazdy można poznać po specjalnej naklejce na drzwiach („Pojazd klimatyzowany") oraz po charakterystycznych „garbach" na dachu (tam właśnie montowane są klimatyzatory).**

„CIEPŁY GUZIK" TAKŻE LATEM

Aby klimatyzacja maksymalnie spełniała swoją rolę, kierowcy autobusów wyposażonych w system chłodzenia wnętrza mają obowiązek stosowania przez całą dobę tzw. **„ciepłego guzika"**. Pasażerowie sami - poprzez naciśnięcie przycisku - otwierają drzwi pojazdu. Gdy na przystanku nie ma oczekujących i nikt z autobusu nie wysiada, drzwi pozostają zamknięte i do środka nie dostaje się gorące powietrze. Aby schłodzone powietrze nie wydostawało się na zewnątrz, konieczne jest także **zamknięcie okien**.

NIE DZIAŁA, NAJLEPIEJ ZŁOŻYĆ SKARGĘ

Sygnały o nieprawidłowym funkcjonowaniu klimatyzacji w pojazdach komunikacji miejskiej pasażerowie mogą zgłaszać ZTM pod numer infolinii (22) 194 84, za pośrednictwem strony internetowej ztm.waw.pl (zakładka kontakt) lub poprzez facebook.com/ztm.warszawa.

Zgłoszenia zdarzeń, kiedy kierowca odmówił włączenia systemu chłodzenia wnętrza pojazdu są przekazywane właściwemu przewoźnikowi, który powinien wyjaśnić sytuację i – w razie potwierdzenia się zarzutów – wyciągnąć konsekwencje wobec swojego pracownika. Jeśli informacja przekazywana jest ZTM z podaniem przez pasażera danych personalnych i adresowych, traktowana jest jako oficjalna skarga. W takim przypadku, po przesłaniu sprawy przewoźnikowi jest on zobowiązany nie tylko do weryfikacji danego zdarzenia, ale także do udzielenia pasażerowi pisemnych wyjaśnień.

W klimatyzację wyposażonych jest ponad 900 spośród ok. 1850 autobusów, 25 pociągów SKM i ponad 120 składów tramwajowych SWING. Wyposażenie kupowanych pojazdów w klimatyzację jest wymogiem stawianym przez ZTM przewoźnikom w każdym przetargu na obsługę komunikacyjną.

KOMUNIKACJA NA WAKACJACH

Rozpoczął się już sezon urlopowy. Pierwsze jego efekty już widać w komunikacji miejskiej. Pasażerów jest mniej. Dlatego Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził, jak co roku, pewne zmiany w kursowaniu niektórych linii tramwajowych i autobusowych. Wprowadzone zostały wakacyjne rozkłady jazdy, a część linii została zawieszona.

Tramwaje

Linie tramwajowe **1**, **3**, **9**, **17**, **23**, **24**, **26**, **33** kursują według nowych rozkładów jazdy. W godzinach szczytu komunikacyjnego tramwaje jeżdżą co 6 minut.

Na czas wakacji została utrzymana – wydłużona do pętli BANACHA – trasa linii **74**. Jednocześnie zostało utrzymane zawieszenie kursowania linii **14**.

Autobusy

Zgodnie z nowymi, wakacyjnymi rozkładami jazdy kursują linie: **105**, **108**, **109**, **110**, **111**, **120**, **128**, **131**, **136**, **139**, **141**, **168**, **171**, **172**, **174**, **175**, **180**, **181**, **185**, **186**, **187**, **189**, **191**, **193**, **199**, **208**, **209**, **401**, **500**, **501**, **504**, **507**, **508**, **511**, **519**, **522**, **523**, **527**, **E-2**, **E-6**, **700**, **701**, **702**, **704**, **708**, **709**, **710**, **712**, **713**, **714**, **717**, **719**, **723**, **724**, **725**, **727**, **729**, **731**, **739**, **742**, **800**, **805**.

Na trasach linii **114**, **162**, **211**, **411**, **521** nie są realizowane kursy, oznaczone w rozkładach jazdy jako kursy tylko w dni nauki szkolnej.

Autobusy linii **725** (WILANÓW – KĘPA OKRZEWSKA – CMENTARZ) nie podjeżdżają do szkoły w Powsinie.

Kursowanie linii autobusowych **201**, **202**, **304**, **315**, **316**, **319**, **460**, **E-4**, **E-8** zostało zawieszone.

W związku z zawieszeniem kursów linii **202** (BRÓDNO PODGRODZIE – SUWALSKA), wybrane autobusy linii **199**, w kierunku pętli REMBERTÓW AON, kursują zmienioną trasą: **PL. HALLERA… – Radzymińska – Tarnogórska – Tużycka – Radzymińska –… REMBERTÓW AON**. Trasa została zmieniona aby pasażerowie mogli dojechać w rejon ulic Tarnogórskiej i Tużyckiej.

Linie **E-4** i **E-8** zostały zastąpione w porannym szczycie linią **E-6**. Autobusy kursują na trasie NOWODWORY – METRO MŁOCINY. Na trasie linii **E-6** w porannym szczycie obowiązują przystanki: Nowodwory 08 (dla wsiadających), Nowodwory 01, Stefanika 01, Mehoffera 01, Tarchomin 01, Myśliborska 03, Porajów 01, Metro Młociny 17 (dla wysiadających). Z pętli METRO MŁOCINY w kierunku Nowodworów, autobusy linii E-6 realizują kursy bez pasażerów. Po południu linia **E-6** kursuje bez zmian.

Metro

Na czas wakacji został wprowadzony specjalny rozkład jazdy. Pociągi kursują w godzinach szczytu co około 3,5 minuty.

„NOCNIKI" WRÓCIŁY PRZED CENTRALNY



Wraz z zakończeniem EURO 2012 na swoją starą pętlę wróciły linie nocne. Wprowadzone również zostały drobne korekty niektórych tras. Do powrotu na ul. Marszałkowską szykują się też linie 519 i 520.

Dla przypomnienia – przed rozpoczęciem EURO linie nocne „wyprowadziły się" z pętli przy Dworcu Centralnym. Odjeżdżały z przystanków zlokalizowanych w pobliżu skrzyżowania Alej Jerozolimskich i ul. Chałubińskiego. Powodem przeprowadzki było zwiększenie częstotliwości ich kursowania. Wszystkie nie zmieściłyby się na pętli. Poza tym warto dodać, że pętla jest w bezpośrednim sąsiedztwie Strefy Kibica. Osoby opuszczające strefę w tym samym czasie mogłyby bardzo szybko zablokować wyjazd z pętli. Teraz linie nocne znów zatrzymują się na swojej stałej pętli.

Warto wspomnieć, że trasy kilku z nich zostały również skorygowane. Linie **N45 i N95** zostały skierowane jednokierunkowo (w kierunku Woli i Bemowa) przez ul. Wolską i Młynarską. A linia **N91** kursuje teraz – również jednokierunkowo (w kierunku cmentarza Północnego) ulicami: Królewską, Marszałkowską, Nowolipki, Zamenhoffa i Anielewicza.

To nie koniec powrotów. Na przystanek zlokalizowany przy ul. Marszałkowskiej (w pobliżu ul. Sienkiewicza) już niedługo wrócą również linie **519 i 520.** Zostały stamtąd wycofane gdy rozpoczęła się budowa Strefy Kibica. Stanie się to już 7 lipca.

OMNIBUS WRACA NA STARÓWKĘ...

Od 6 lipca na Starówce znów będzie słychać stukot końskich kopyt, pokrzykiwanie woźnicy i śmiech pasażerów konnego omnibusu. ZTM rozstrzygnął przetarg i wybrał operatora, który będzie obsługiwał pojazd jeżdżący pod szyldem Warszawskich Linii Turystycznych.



Około godzinna przejażdżka to doskonała okazja, by zobaczyć zabytki Starego Miasta, a przy okazji poznać, jak podróżowali nasi przodkowie. Konny omnibus (obsługiwany przez warszawską firmę „Stangret") będzie jeździł na trasie **pl. Zamkowy – Podwale – Freta – Rynek Nowego Miasta – Freta – Świętojerska – pl. Krasińskich – Miodowa – Senatorska – Wierzbowa – Moliera – Senatorska – pl. Zamkowy**. Zatrzyma się na przystankach przy ul. Podwale, Nowomiejskiej, Freta, na pl. Krasińskich, przy ul. Kapitulnej i na pl. Piłsudskiego.

Omnibus (zabierający 12 pasażerów) będzie kursował od 1 lipca do 31 sierpnia. Od wtorku do piątku – pięć razy dziennie (o godz. 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00), a w soboty i niedziele – sześć razy dziennie (o godz. 11.00, 12.00, 13.00, 16.00, 17.00 i 18.00). Bilety będzie można nabyć u obsługi, przed rozpoczęciem kursu.

Pierwsze konne omnibusy pojawiły się w stolicy na początku XIX wieku. Sto lat później na ulice Warszawy wyjeżdżało codziennie ponad 120 omnibusów, które przewoziły kilka milionów pasażerów rocznie. Zniknęły po uruchomieniu tramwajów elektrycznych. Na Starówkę wyjechały, jako atrakcja dla turystów, w 2005 roku.

...A „WILGA" POŁĄCZY NOWODWORY Z ŁOMIANKAMI

Znów będzie można przepłynąć promem z Nowodworów do Łomianek. ZTM rozstrzygnął przetarg na obsługę tej przeprawy. Operatorem czwartego promu na Wiśle będzie Przedsiębiorstwo Usług Wodnych Marcin Jurkowski z Legionowa.

Prom łączący Łomianki z Nowodworami od 6 lipca będzie pływał codziennie – w weekendy i w święta 24 razy dziennie, a w dni powszednie – 7 razy (15 sierpnia popłynie według rozkładu weekendowego).

Do lipca w stolicy działały trzy przeprawy promowe łączące Cypel Czerniakowski i Saską Kępę, most Poniatowskiego i Stadion Narodowy oraz Podzamcze i plażę przy zoo. W maju i czerwcu przewiozły one ponad 41 tysięcy pasażerów.

WAKACYJNY ROZKŁAD WLT

Do 31 sierpnia tramwaj wodny „Wars" i promy, pływające pod banderą Warszawskich Linii Turystycznych, kursują codziennie, a nie tylko w weekendy i dni świąteczne.

Tramwaj wodny „Wars", z którego pokładu można podziwiać niezwykłą panoramę stolicy pływa trzy razy w dni powszednie oraz, tak jak dotychczas, cztery razy dziennie w weekendy i dni świąteczne.

W dni powszednie kursują również bezpłatne promy, dzięki którym w ciągu kilku minut można się przedostać na drugą stronę Wisły – „Turkawka" z Podzamcza do plaży przy zoo, „Pliszka" z przystanku w pobliżu mostu Poniatowskiego pod Stadion Narodowy oraz „Słonka" – z Cypla Czerniakowskiego na Saską Kępę. W dni powszednie pływają 14 razy, a w soboty, niedziele i święta – 30 razy dziennie. Natomiast „Wilga" z Nowodworów do Łomianek będzie kursowała 7 razy w dni powszednie oraz 24 razy dziennie w weekendy i w święta.

Nie zmienił się tylko rozkład statku „Zefir". W niezapomniany rejs do Serocka można się wybrać jedynie w weekendy.



Przejazd promem jest bezpłatny. Za rejs tramwajem wodnym trzeba zapłacić 18 zł, za rejs do Serocka – 36 zł. Prawo do 50 proc. ulgi mają uczniowie (szkół podstawowych, gimnazjalnych, ponadgimnazjalnych) do ukończenia 21. roku życia – na podstawie ważnej legitymacji szkolnej oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych (m.in. studenci). Bezpłatnie mogą podróżować dzieci do czasu objęcia obowiązkiem szkolnym, seniorzy, którzy ukończyli 70 lat oraz osoby, których uprawnienia wynikają z ustaw szczególnych. Obowiązuje również tzw. bilet rodzinny – dla grup liczących od trzech do pięciu osób, w tym co najmniej jedno dziecko do ukończenia 18. roku życia.

WYMYŚLIŁ NAZWĘ – DOSTAŁ ROWER

19 czerwca w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego przy ul. Żelaznej wręczono nagrody autorom propozycji na nazwę systemu roweru miejskiego, na które głosowano w internetowym plebiscycie na stronie ZTM.

Zwycięzcą konkursu został Mateusz Kempisty, autor aż dwóch nagrodzonych nazw: Veturilo, wybranej przez internautów oraz Ziuuu..., (zajęła trzecie miejsce w konkursie). Otrzymał nowoczesny miejski rower, przekazany przez dyrektora ZTM – Leszka Rutę oraz prezesa Nextbike Polska Sp. z o. o. – Tomasza Wojtkiewicza. Nagrody pocieszenia – zestawy gadżetów i upominki otrzymali autorzy pozostałych propozycji - Wawabike, Rowerynka, Bajker i Wabik.

Konkurs na nazwę dla systemu, nazwanego wstępnie Warszawskim Rowerem Publicznym przeprowadzono w dwóch etapach. W pierwszym internauci zgłaszali swoje propozycje, a jury wybierało najbardziej interesujące spośród nich. W kolejnym etapie można było głosować na jedną z sześciu propozycji. W głosowaniu wzięło udział kilka tysięcy osób.



Najwięcej, bo aż 32 proc. otrzymała nazwa Veturilo. Na drugim miejscu uplasował się Wawabike (26 proc.), a na trzecim Ziuuu (12 proc.). Kolejne miejsca zajęła Rowerynka (12 proc.), Bajker (11 proc.) i Wabik (6 proc.).

CZĘSTO ZAGLĄDAM NA STRONĘ ZTM



Mateusz Kempisty ma 19 lat. W tym roku zdał maturę i chce studiować romanistykę.

Rozmowa z Matuszem Kempistym, autorem zwycięskiej nazwy Veturilo dla systemu wypożyczalni rowerów w Warszawie.

Skąd się Pan dowiedział o konkursie ogłoszonym przez ZTM ?
To nie jest pierwszy konkurs ZTM, w którym uczestniczyłem. Wcześniej brałem udział w jednym z konkursów ogłoszonych w iZTM. Jestem zafascynowany środkami komunikacyjnymi, interesuje mnie wszystko, co wiąże się z transportem miejskim. Często zaglądam na stronę internetową ZTM. Tam właśnie przeczytałem ogłoszenie o konkursie i zgłosiłem swoje propozycje.

Co takiego szczególnego fascynuje Pana w transporcie miejskim? W tak młodym wieku to nietypowe zainteresowanie.
Z komunikacją wiążą mnie przede wszystkim tradycje rodzinne, moja rodzina od pokoleń jest związana ze środkami komunikacji miejskiej. Jeden z przodków powoził tramwajem konnym na początku XX wieku, babcia pracowała w MZA, a dziadek w Tramwajach Warszawskich. W dzieciństwie często przysłuchiwałem się rodzinnym rozmowom, co z pewnością też wpłynęło na moje obecne zainteresowania.

Czemu Veturilo?
Słowo „veturilo" pochodzi z esperanto i oznacza pojazd, środek transportu. W esperanto jest też odpowiednik słowa rower, ale uznałem, że veturilo jest prostsze do zapamiętania.

Jak długo zna Pan esperanto i skąd to kolejne nietypowe zainteresowanie?
W 2009 roku z ciekawości sprawdzałem znaczenie nazwy ul. Esperanto, wtedy dowiedziałem się o języku esperanto. Od tego się zaczęła moja przygoda z tym językiem. Uczyłem się sam, korzystając z Internetu.

Czy uważa Pan, że w Warszawie sprawdzi się powstająca infrastruktura rowerowa?
To fantastyczny projekt. Uważam, że wielu warszawiakom ułatwi i umili życie. Myślę tylko, że w stolicy jest za mało ścieżek rowerowych, ale jestem pewny, że to też niedługo zmieni się na lepsze.

Nagrodą dla zwycięzcy jest rower miejski, czy jeździ Pan na rowerze?
Przyznam się, że obecnie jeżdżę tylko rekreacyjnie, ale od października, na studia będę jeździł tylko na rowerze. Oprócz tego, że jazda na rowerze jest przyjemna to pozwoli mi jeszcze utrzymać dobrą formę i kondycje.

Dziękujemy za rozmowę, i życzymy więcej wygranych.

BĘDZIE MOŻNA KORZYSTAĆ Z VETURILO I BEMOWO BIKE



Z pewnością wszystkich miłośników rowerów ucieszy wiadomość, że wypożyczalnie Veturilo i Bemowo Bike będą ze sobą kompatybilne. Porozumienie w tej sprawie, 29 czerwca, podpisali: dyrektor ZTM – Leszek Ruta, zastępca burmistrza Bemowa – Krzysztof Zygrzak oraz prezes spółki Nextbike Polska – Tomasz Wojtkiewicz.

Dzięki temu rozwiązaniu warszawscy cykliści będą mogli od sierpnia korzystać zarówno z 11 wypożyczalni działających już w dzielnicy Bemowo pod szyldem Bemowo Bike (zlokalizowanych m.in. przy ratuszu oraz na pętlach Stare Bemowo, Nowe Bemowo i przy ul. Połczyńskiej), jak i z 55 wypożyczalni Veturilo, które zostaną uruchomione w sierpniu przez Zarząd Transportu Miejskiego i powstaną w centrum stolicy, na Ursynowie i Bielanach.

Skorzystają na tym miłośnicy jednośladów – będą mieli do dyspozycji większą liczbę punktów i nie będą już ograniczeni terytorialnie do miejsc, w których funkcjonują poszczególne systemy. Rower wypożyczony na Bemowie, będzie można przypiąć do stojaków Veturilo ustawionych np. w centrum, a użytkownicy Veturilo będą mogli zwrócić pojazdy na Bemowie.

Osoby zarejestrowane w jednym systemie, będą mogły bez przeszkód i bez powtórnej rejestracji (wystarczy zaakceptowanie dodatkowego regulaminu) wypożyczać rowery w drugim. Oczywiście pod warunkiem uiszczenia opłat zgodnych z taryfą danego systemu.

Stawki za dwie pierwsze godziny wypożyczenia pojazdu zostaną ujednolicone. Zarówno w przypadku Veturilo, jak i Bemowo Bike pierwszych 20 minut jazdy otrzymujemy gratis. Za kolejne 40 minut wypożyczenia roweru zapłacimy przysłowiową „złotówkę", a za drugą godzinę – 3 złote. Różnice w opłatach pojawią się przy dłuższych wypożyczeniach. Za każdą kolejną godzinę jazdy rowerem wypożyczonym na Bemowie trzeba będzie zapłacić 4 złote. W przypadku systemu ZTM, preferującego krótsze podróże – trzecia godzina będzie kosztowała – 5 zł, a czwarta i kolejna – 7 zł.

Stołeczny system wypożyczalni powstanie w dwóch etapach. Do sierpnia br. zostanie uruchomionych pierwszych 55 stacji rowerowych na 1000 rowerów. 11 stacji zostanie zlokalizowanych na Bielanach (m. in. przy stacjach metra, przy UD Bielany, UKSW i AWF), 13 na Ursynowie (m.in. przy stacjach metra i SGGW), a kolejnych 31 w centrum miasta (m.in. na pl. Bankowym, rondzie de Gaulle'a, rondzie Zgrupowania AK „Radosław", przy Dworcu Gdańskim, na ul. Traugutta vis-a-vis bramy UW, na pl. Krasińskich, ul. Foksal i ul. Kopernika). Rowery będzie można wypożyczać do 30 listopada br. Kolejnych 70 stacji zostanie uruchomionych w marcu przyszłego roku. Modułowe stojaki pojawią się wtedy w centrum miasta oraz na Pradze (m.in. przy Stadionie Narodowym, warszawskim zoo i Teatrze Powszechnym). Łącznie, od 2013 roku do 2016 roku, na terenie Warszawy będzie działało 125 stacji rowerowych z 2100 rowerami.



MAMY PONAD 5 TYS. FANÓW NA FACEBOOKU

Zarząd Transportu Miejskiego prowadzi od dwóch lat fan page za pośrednictwem serwisu społecznościowego facebook.com. W tym czasie naszą stronę (facebook.com/ztm.warszawa) polubiło już ponad 5 tys. fanów, m.in. Lord Vader, który został uwieczniony na zdjęciu, jak przechodził przez jezdnię przed autobusem linii 738.



Strona na facebooku jest kolejnym kanałem komunikacji pasażerów z ZTM-em. Przez dwa lata, wraz ze zmianą samego serwisu i oczekiwaniami pasażerów, zmieniała się jej funkcjonalność. Obok informacji o zmianach w komunikacji miejskiej publikowane są zdjęcia – galerie z ważnych wydarzeń dotyczących komunikacji miejskiej (m.in. z kolejnych etapów budowy II linii metra, „odlotowe połączenie" SKM-ką na lotnisko Chopina, komunikacja podczas EURO 2012). Pojawiają się sondy, w których pytamy pasażerów o konkretne rozwiązania komunikacyjne. Ogłaszane są również konkursy z wiedzy o stołecznej komunikacji miejskiej. Planowane są dodatkowe, nowe funkcjonalności tej strony, np. spotkania z ekspertami.

To również miejsce, gdzie pasażerowie mogą przekazywać swoje uwagi dotyczące komunikacji miejskiej. Proponują nowe trasy autobusowe, informują o brakujących rozkładach jazdy czy zdemolowanych przystankach.

By przeglądać publikowane treści na fan page ZTM nie trzeba zakładać konta na facebooku – strona jest publicznie dostępna.

Oprócz facebooka pasażerowie mogą kontaktować się z Zarządem Transportu Miejskiego aby uzyskać informację za pośrednictwem: Punktów Obsługi Pasażerów, strony internetowej ztm.waw.pl i jej wersji mobilnej m.ztm.waw.pl, poprzez infolinię (22) 194 84 lub wysyłając list na adres Zarząd Transportu Miejskiego (ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa). Źródłem informacji o komunikacji miejskiej, również z możliwością kontaktu z ZTM-em, jest oczywiście też nasz magazyn iZTM☺

10 176 WKM NA EURO 2012

Ponad 10 tys. osób zostało szczęśliwymi posiadaczami specjalnej Warszawskiej Karty Miejskiej upamiętniającej Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012. Przypominamy, że unikatowy wzór jest dostępny tylko do 7 lipca.

Na awersie spersonalizowanej Warszawskiej Karty Miejskiej, która jest nośnikiem biletów krótko- i długookresowych (dobowych, 3-, 30- i 90-dniowych) został umieszczony oficjalny znak miasta gospodarza. Natomiast na rewersie standardowo znalazło się miejsce na zdjęcie oraz imię i nazwisko użytkownika.

Unikatowa karta jest dostępna we wszystkich Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, można ją również zamówić za pośrednictwem Internetu, na stronie ZTM (w zakładce - https://personalizacja.ztm.waw.pl/?l=1).

To już druga tegoroczna, specjalna WKM – pierwsza została przygotowana z okazji utworzenia przed 20 laty Zarządu Transportu Miejskiego. Wcześniej ZTM wydał kilka okolicznościowych kart, m.in. z okazji 70 rocznicy wybuchu II wojny światowej z hasłem HONOR oraz obchodów roku Fryderyka Chopina i Marii Skłodowskiej –Curie. Można było również wyrobić specjalną WKM z okazji polskiej prezydencji. Wszystkie cieszyły się dużym zainteresowaniem.



4,5 KILOMETRA AUTOBUSÓW



Linia tramwajowa 76 kursowała po meczach na trasie PL. NARUTOWICZA - ANNOPOL

GDYBY WSZYSTKIE DODATKOWE AUTOBUSY, KTÓRYMI KIBICE MOGLI WRÓCIĆ DO DOMÓW PO MECZACH, ROZGRYWANYCH W WARSZAWIE W RAMACH MISTRZOSTW EUROPY W PIŁCE NOŻNEJ, USTAWIĆ JEDEN ZA DRUGIM – ZAJĘŁYBY ONE ODCINEK ALEJ JEROZOLIMSKICH I MOSTU PONIATOWSKIEGO OD PLACU ZAWISZY DO RONDA WASZYNGTONA. PODCZAS UEFA EURO 2012™, AUTOBUSY PRZEJECHAŁY DODATKOWO PONAD 300 TYS. KILOMETRÓW, TRAMWAJE OK. 130 TYS. KILOMETRÓW, A METRO OK. 17 TYS. KILOMETRÓW.

Na czas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, Zarząd Transportu Miejskiego wprowadził specjalną organizację komunikacji miejskiej. W dni meczowe 8, 12, 16, 21 i 28 czerwca uruchamiano 20 linii specjalnych, metro oraz wybrane linie autobusowe i tramwajowe kursowały przez całą noc, a na tory wyjeżdżały dodatkowe pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej. Autobusy nocne kursowały częściej, średnio co 15 minut.

CZYM KIBICE DOJEŻDŻALI NA MECZE?

Kibice, którzy w dniu meczu chcieli dostać się na Stadion Narodowy komunikacją miejską, mieli do dyspozycji pociągi jadące w kierunku przystanku kolejowego Warszawa Stadion (kursujące co 4-5 minut), tramwaje (kursujące co minutę) i autobusy (kursujące co 2-3 minuty), jadące przez most Poniatowskiego.

Największym zainteresowaniem cieszyły się pociągi i tramwaje. Spośród linii tramwajowych kibice najczęściej korzystali z linii 77, uruchamianej w dni meczowe na trasie PL. NARUTOWICZA – WIATRACZNA. Podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej skorzystało z niej prawie 20 tys. pasażerów.

Ze środków komunikacji miejskiej, jadącej w kierunku Stadionu Narodowego, najwięcej osób – prawie 60 tys. – skorzystało 21 czerwca, w dniu meczu Czechy – Portugalia.

CZYM KIBICE WRACALI DO DOMÓW?

Głównym środkiem transportu po meczach były pociągi, jadące z przystanku kolejowego Warszawa Stadion w kierunku centrum miasta i Lotniska Chopina. Pociągi odjeżdżały średnio co 5-6 minut. W ciągu 50 minut po zakończeniu meczu z transportu kolejowego korzystało średnio 4-4,7 tys. kibiców. Największym zainteresowaniem pociągi cieszyły się 12 czerwca, po meczu Polska – Rosja. W ciągu dwóch godzin po zakończeniu meczu, na przystanku Warszawa Stadion do pociągów wsiadło około 8 tys. pasażerów.

Osoby, które przyjechały na mecz samochodem, mogły zostawić auto na jednym z dziewięciu tymczasowych parkingów Parkuj i Jedź. Przed meczem, na odcinkach parkingi P+R – Stadion Narodowy, a po meczu, na odcinkach Stadion Narodowy – parkingi P+R kursowały specjalne linie autobusowe, oznaczone literą P. Ki-



Autobusy linii F31 kursowały przez całe mistrzostwa na trasie CENTRUM – WILANÓW



Warszawa Śródmieście – Warszawa Stadion – ten odcinek pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej kibice pokonywali w niespełna 5 minut

bice najchętniej korzystali z linii P-1, obsługującej parkingi zlokalizowane przy ulicy Jagiellońskiej. Najwięcej osób – około 1500 – skorzystało z linii P w dniu meczu Polska – Rosja.

Z myślą o osobach bawiących się w Strefie Kibica, przez cały czas trwania Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej, uruchamiane były linie autobusowe oznaczone literą F. Autobusy kursowały pomiędzy centrum miasta a Wilanowem, Białołęką, Witolinem i Bemowem. Największym zainteresowaniem cieszyła się linia F31, która wyruszała z ulicy Marszałkowskiej i dojeżdżała do Wilanowa. W noce po meczach skorzystało z niej około 10 tys. pasażerów. Łącznie, w dni meczowe, linie F przewiozły ok 25 tys. kibiców.

Szczegółowe podsumowanie organizacji komunikacji miejskiej w czasie Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012™, zostało zamieszczone na stronie internetowej Zarządu Transportu Miejskiego.


ztm warszawa

Zarząd Transportu Miejskiego na mecze UEFA EURO 2012™

Zespół ds. Przewozów w czasie EURO



Najwięcej kibiców skorzystało z linii autobusowych P w dniu meczu Polska – Rosja

CO NAM ZOSTAŁO PO EURO?

WARSZAWA PO RAZ PIERWSZY MIAŁA ZASZCZYT BYĆ GOSPODARZEM TAK WAŻNEGO WYDARZENIA SPORTOWEGO, JAK MISTRZOSTWA EUROPY W PIŁCE NOŻNEJ UEFA EURO 2012. NIC DZIWNEGO WIĘC, ŻE WŁADZE STOLICY ZROBIŁY WSZYSTKO, BY POLSCY I ZAGRANICZNI KIBICE ZAPAMIĘTALI JĄ JAKO MIASTO PRZYJAZNE I OTWARTE. TAKŻE ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO, OPRÓCZ OPRACOWANIA BARDZO SZCZEGÓŁOWEGO PLANU TRANSPORTOWEGO, ZROBIŁ WIELE, BY KIBICOM BYŁO ŁATWIEJ PORUSZAĆ SIĘ KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ. CO WAŻNE, LWIA CZĘŚĆ Z TYCH KOMUNIKACYJNYCH UŁATWIEŃ I UDOGODNIEŃ BĘDZIE PASAŻEROM SŁUŻYĆ JESZCZE PRZEZ WIELE LAT PO OSTATNIM GWIZDKU SĘDZIEGO. ZATEM, CO NAM ZOSTAŁO PO EURO?



Pociąg jest najszybszym sposobem dotarcia z lotniska do centrum

W trakcie komunikacyjnych przygotowań do piłkarskiego święta, dużą wagę przywiązywano do rozbudowy oraz modernizacji infrastruktury komunikacyjnej.

POCIĄG DO CHOPINA

Jedną z priorytetowych inwestycji komunikacyjnych związanych z obsługą mistrzostw było uruchomienie bezpośredniego połączenia kolejowego z Lotniska Chopina do centrum Warszawy oraz na Stadion Narodowy. Zanim na lotnisko wjechały pierwsze pociągi – wiele osób zdążyło już zwątpić w to, że linia zostanie uruchomiona przed rozpoczęciem mistrzostw. Termin jej otwarcia był bowiem kilkakrotnie przekładany. Na szczęście się udało! Po zakończeniu każdego z meczów, z przystanku kolejowego Warszawa Stadion odjeżdżały dodatkowe pociągi, które kibiców dowoziły m.in. na lotnisko oraz do Strefy Kibica.

Dzięki uruchomieniu tej linii pociąg stał się najszybszym sposobem dotarcia z lotniska do centrum miasta. Podróż zajmuje niewiele ponad 20 minut. To doskonała alternatywa dla linii autobusowej 175, która do centrum, przez często zakorkowaną ul. Żwirki i Wigury, jedzie znacznie dłużej.

Połączenie obsługują Szybka Kolej Miejska oraz Koleje Mazowieckie. Na stację Warszawa Lotnisko Chopina wjeżdżają średnio cztery pociągi w ciągu każdej godziny. Co ważne, linia lotniskowa nie służy wyłącznie tym, którzy chcą dojechać do centrum Warszawy. Lotniskowe linie SKM wyjeżdżają bowiem daleko poza granice stolicy. Linią S2 można dojechać do Sulejówka, a linią S3 do Legionowa. Pociągi Kolei Mazowieckich (linia KML) docierają zaś z Lotniska Chopina do Modlina, w pobliżu którego również wybudowano port lotniczy.

ZACHÓD PRZY WSCHODNIM

Nie można zapomnieć również o oddaniu do użytku dużej, nowoczesnej i wygodnej pętli autobusowej przy kolejowym Dworcu Wschodnim, od strony ul. Lubelskiej. Ten imponujący obiekt pełnił ważną rolę w czasie turnieju. Kibice, którzy przyjechali na Dworzec Wschodni autobusem, szybko i wygodnie doszli stamtąd do Stadionu Narodowego.

Pętla składa się z 5 peronów. Jest w całości zadaszona. Konstrukcja dachu opiera się na stalowych słupach. Przykryta jest specjalną, lekką membraną z włókien sztucznych. Membrana chroni pasażerów przed opadami, a w czasie upałów pozwala im również uciec przed słońcem. Co ciekawe, podobne zadaszenia zostały zastosowane na



Dzięki tej pętli przy Dworcu Wschodnim powiało Zachodem

WIELE KOMUNIKACYJNYCH UDOGODNIEŃ SŁUŻYĆ BĘDZIE PASAŻEROM JESZCZE PRZEZ WIELE LAT PO OSTATNIM GWIZDKU SĘDZIEGO.

stadionach piłkarskich – w Warszawie i Poznaniu.

Na terenie pętli znajduje się również parterowy, przeszklony budynek o powierzchni ok. 150 m kw. Znajduje się w nim m.in. Punkt Obsługi Pasażerów Zarządu Transportu Miejskiego. W budynku znajduje się także kasa, w której można kupić bilety na przejazdy międzymiastowe. Oprócz tego jest tam także miejsce pełniące rolę poczekalni oraz toalety publiczne. Budynek jest w pełni dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych.

Nowa pętla spełnia funkcję węzła przesiadkowego z kolei do transportu miejskiego lub regionalnego. Każdej doby obsługuje ok. 112 kursów autobusów miejskich i ok. 170 podmiejskich i międzymiastowych. Korzystają z niej m.in. przewoźnicy, którzy wyruszali ze zlikwidowanego niedawno dworca Warszawa Stadion, czyli m.in. PKS Białystok, Garwolin, Przemyśl, Siedlce. Pętla jest przygotowana do tego, by w ciągu godziny obsłużyć maksymalnie nawet 40 autobusów.

LIMUZYNY WŚRÓD AUTOBUSÓW

Nie można również zapomnieć o modernizacji tras tramwajowych przebiegających w bezpośrednim sąsiedztwie Stadionu Narodowego. Chodzi o trasę tramwajową na moście Poniatowskiego oraz w al. Zielenieckiej. W czasie dni meczowych kursujące tamtędy tramwaje cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Linia 77 – specjalna linia, która była uruchamiana tylko w dni meczowe, przewoziła średnio 20 tysięcy pasażerów.

Dzięki kompleksowej modernizacji torowisk, pasażerowie warszawskich tramwajów będą mogli przez wiele lat podróżować po bezpiecznych ciągach. Dzięki modernizacji poprawił się również komfort podróży. Tory zostały bowiem wyciszone.

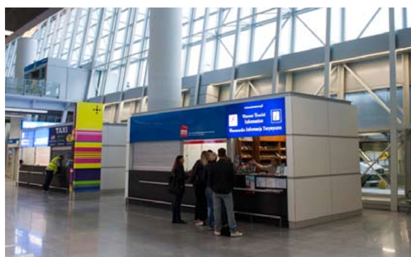
W ramach unowocześniania komunikacji miejskiej przed EURO 2012 Warszawa bardzo intensywnie odmłodziła swój „park taborowy". Same tylko Miejskie Zakłady Autobusowe w ciągu ostatnich kilku lat kupiły 670 autobusów niskopodłogowych. I to nie byle jakich autobusów. Wszystkie zapewniają pasażerom naprawdę wysoki standard podróży i bezpieczeństwa. Są fabrycznie nowe i niskopodłogowe. Są wyposażone w monitoring i klimatyzację. Wśród nich są autobusy o różnej długości: 10, 12 i 18 metrowe. Przeważają oczywiście pojazdy przegubowe, tak bardzo potrzebne na najbardziej obciążonych trasach w godzinach szczytu.

Wiele z tych wozów ma także bardzo nowoczesny, elektroniczny system informacji pasażerskiej oraz – co bardzo podoba się wielu osobom, które kochają Warszawę – unikalny wzór tapicerki z wizerunkiem warszawskiej Syrenki oraz kolumny Zygmunta.

Warto wspomnieć, że wśród tych 670 autobusów są także cztery pojazdy o napędzie hybrydowym.

ELFY LUBIĄ SWING

Nie można zapomnieć o tramwajach. W ramach tzw. „kontraktu stulecia" Tramwaje Warszawskie kupiły 186 niskopodłogowych tramwajów Swing. Zastąpiły one, pamiętające jeszcze lata 60. ubiegłego stulecia, wyeksploatowane do granic możliwości tramwaje typu 13N, zwane przez niektórych pieszczotliwie „parówami".



POP na lotnisku został uruchominy w rekordowo krótkim czasie



W nowych biletomatach można kupić tylko bilety pojazdowe

Swingi to tramwajowa ekstraklasa. Pojazdy całkowicie niskopodłogowe, klimatyzowane, monitorowane i wyposażone w nowoczesne systemy informacji pasażerskiej z pewnością zapadły w pamięć zagranicznym kibicom, którzy licznie odwiedzili Warszawę.

Zaś Szybka Kolej Miejska specjalnie do obsługi połączenia lotniskowego kupiła 13 nowoczesnych pociągów Elf o pojemności prawie tysiąc miejsc każdy!

BILETY NA KAŻDYM ROGU

W celu poprawy dostępności biletów komunikacji miejskiej na warszawskich przystankach, pętlach komunikacyjnych i w innych miejscach użyteczności publicznej, pojawiło się ponad 300 stacjonarnych biletomatów. Są bardzo wygodne i proste w obsłudze. Cały proces zakupu biletu nie trwa dłużej, niż kupno kartonika w kiosku. Dla wygody pasażerów można w nich płacić nie tylko monetami, ale także banknotami. Przyjmują również płatności kartami. Biletomaty stacjonarne zostały także zainstalowane w miejscach kluczowych dla sprawnej obsługi komunikacyjnej EURO 2012 – na niedawno uruchomionym (po gruntownym remoncie) przystanku kolejowym Warszawa Stadion oraz na stacji kolejowej Warszawa Lotnisko Chopina.



Elf może zabrać na pokład nawet tysiąc osób

Ponadto trzeba podkreślić, że w części pojazdów komunikacji miejskiej zainstalowane zostały także biletomaty mobilne. Praktycznie tuż przed rozpoczęciem mistrzostw w ponad 80 autobusach Miejskich Zakładów Autobusowych zostały zainstalowane i uruchomione biletomaty nowego rodzaju. Sprzedają tylko jeden rodzaj biletu – bilet pojazdowy. Przyjmują płatności tylko kartami płatniczymi (tradycyjnymi oraz zbliżeniowymi). Warto dodać, że w nowych biletomatach można również zakodować kontrakt kupiony przez Internet.

Przed rozpoczęciem EURO uruchomione zostały także nowe Punkty Obsługi Pasażerów ZTM. Pierwszy z nich, w rekordowo krótkim czasie, został otwarty na lotnisku. Kolejny uruchomiono na wspomnianej wcześniej pętli autobusowej przy ul. Lubelskiej.

JEDEN BILET, A ILE MOŻLIWOŚCI

W związku z EURO 2012 ZTM, wspólnie z przewoźnikami kolejowymi, wprowadził ułatwienie w podróżowaniu polegające na wzajemnym honorowaniu biletów. **Warszawa jest jedynym miastem w Polsce, w którym udało się osiągnąć takie porozumienie!** Wszystkie bilety z taryfy ZTM są honorowane w pociągach Kolei Mazowieckich z Lotniska Chopina do Warszawy Wschodniej (linia KML). Można było także na ich podstawie (z wyjątkiem biletu jednorazowego) podróżować pociągami Intercity i Przewozów Regionalnych (między Dworcem Wschodnim a Zachodnim). Bilety KM są z kolei honorowane w liniach SKM obsługujących lotnisko (S2 i S3), a bilety IC i PR we wszystkich liniach SKM w granicach I strefy biletowej.

Obecnie, choć umowy z Intercity i Przewozami Regionalnymi w sprawie honorowania biletów, przestały już obowiązywać, porozumienie z Kolejami Mazowieckimi jest wciąż ważne. Zostało przedłużone wstępnie do końca wakacji. Warto podkreślić, że linia KML jest jedyną linią Kolei Mazowieckich, w której honorowane są bilety jednorazowe i czasowe ZTM. W pociągach kursujących na wszystkich pozostałych liniach honorowane są bilety ZTM od dobowego „wzwyż".

MISTRZOSTWA EUROPY WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI

TRANSPORT MIEJSKI W WARSZAWIE TO EUROPEJSKA I LIGA. I NIE JEST TO TYLKO OPINIA PRACOWNIKÓW ZTM. W TEN SPOSÓB O WARSZAWSKIEJ KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ WYPOWIEDZIELI SIĘ KIBICE Z CAŁEJ EUROPY (ORAZ Z INNYCH KONTYNENTÓW), KTÓRZY WZIĘLI UDZIAŁ W BADANIACH PRZEPROWADZONYCH PRZEZ CENTRUM KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ URZĘDU MIASTA.



Sąsiedzi zza południowej granicy polubili stołeczną komunikację

Badania przeprowadzono 8 i 16 czerwca wśród zagranicznych kibiców powyżej 15. roku życia w okolicach Stadionu Narodowego, Strefy Kibica oraz na głównych ciągach komunikacyjnych, którymi się poruszali. Wśród ankietowanych znaleźli się zarówno Grecy i Rosjanie (których drużyny rozgrywały u nas mecze), jak i mieszkańcy takich państw, jak: Hiszpania, Niemcy, Chorwacja. Wśród badanych znaleźli się także mieszkańcy Azji, Ameryki Północnej, Afryki i Australii.

W trakcie badania ankieterzy zbierali opinie na temat organizacji turnieju, Strefy Kibica, bezpieczeństwa oraz – oczywiście – transportu miejskiego.

Zdecydowana większość respondentów w czasie podróży po Warszawie wybierała właśnie transport publiczny. Z autobusów korzystało 64 proc. ankietowanych, z tramwaju 45 proc., z metra 34 proc., a z kolei 9 proc. Dla porównania – prywatnymi samochodami poruszało się 23 proc. kibiców, pieszo – 21 proc., taksówkami – 19 proc., a autobusami prywatnymi – 7 proc. ankietowanych.

85 proc. zagranicznych kibiców, którzy wzięli udział w badaniu oceniło warszawską komunikację miejską dobrze. Doceniają m.in. jej szybkość, krótki czas oczekiwania na przystankach, krótki czas przejazdu i małą liczbę przesiadek. Pozytywnie w tej sprawie wypowiedziało się 82 proc. badanych. 79 proc. doceniło dostępność warszawskiej komunikacji, ilość



KIBICE GRECCY I ROSYJSCY. RÓŻNIŁO ICH PRAWIE WSZYSTKO. POŁĄCZYŁO PRZEKONANIE, ŻE WARSZAWSKI TRANSPORT PUBLICZNY JEST BARDZO DOBRZE ZORGANIZOWANY.



możliwych połączeń oraz rozmieszczenie przystanków.

Ankieterzy pytali także o oznaczenia przystanków, trasy przejazdu i biletomaty. Pozytywnie w tej sprawie wypowiedziało się 81 proc. zagranicznych kibiców. Tyle samo osób doceniło łatwość dotarcia komunikacją miejską do wyznaczonego miejsca pod względem czasu przejazdu i liczby przesiadek.

Respondenci zauważyli również to, że warszawska komunikacja jest czysta, sprawna i nowoczesna. 78 proc. spośród nich wystawiło jej za to pozytywną ocenę.

Choć z tymczasowych parkingów P+R, uruchomionych przez ZTM w czasie EURO, korzystało tylko 20 proc. ankietowanych, to 86 proc. spośród nich bardzo pozytywnie oceniło informację, która została im przekazana o sposobie dotarcia z parkingu na stadion lub do Strefy Kibica i z powrotem.

NIE LICZYLIŚMY GODZIN I DNI...

– MÓWI DYREKTOR PIONU PRZEWOZÓW ZTM. ANDRZEJ FRANKÓW BYŁ CZŁONKIEM MIEJSKO-WOJEWÓDZKIEGO SZTABU OPERACYJNEGO, W KTÓRYM ZAPADAŁY WSZYSTKIE DECYZJE ZWIĄZANE ZE SPRAWNYM I BEZPIECZNYM FUNKCJONOWANIEM MIASTA PODCZAS UEFA EURO 2012.



Andrzej Franków

Według niego znakomita współpraca, wzajemne zrozumienie i doskonały przepływ informacji na każdym poziomie zadecydowały o tym, że „operacja" EURO zakończyła się pełnym sukcesem. Choć, jak mówi „nikt nie liczył godzin i dni".

„Powołanie sztabu, który na pełnych obrotach zaczął działać 4 czerwca – po raz pierwszy na taką skalę – pozwoliło na skoncentrowanie w jednym miejscu działań wszystkich służb. Dlatego możliwe było podejmowanie szybkich decyzji i natychmiastowe reagowanie. A także wprowadzanie często niestandardowych rozwiązań. Te ostatnie sprawdziły się doskonale, zwłaszcza przed ostatnim meczem. Na przykład tramwaj z pilotażem. W uzgodnieniu z policją przed jadącym (z pasażerami) tramwajem jechał oznakowany samochód służby nadzoru ruchu, z którego podawano komunikaty głosowe po polsku, niemiecku i włosku. Przygotowywali je i wygłaszali pracownicy ZTM, którzy odbyli staże w Turynie i w Wiedniu, m.in. Michał Mirostaw i Rafał Lamch. W ten sposób udało się sprawnie sprowadzić tramwaje z odcinka rondo de Gaulle'a – pl. Starynkiewicza. Dzięki temu udało się także utrzymać długo ruch w al. Zielenieckiej. Duży udział w tym sukcesie miał również Tomasz Gucze, który – w czasie wszystkich dni „meczowych" – dowodził akcją z centrali ruchu ZTM. Błyskawicznie wcielał w czyn decyzje, które zapadały" – mówi dyrektor.

W sztabie przy Młynarskiej codziennie analizowano to, co zdarzyło się w mieście dzień wcześniej, jakie wystąpiły problemy. Tutaj podejmowano decyzje, jak te trudności pokonać. „Dzięki takiej pracy zadecydowano o zmianie organizacji odwozu kibiców ze stadionu po pierwszym meczu Polska – Grecja. Na stacji Warszawa Stadion wprowadzono tzw. śluzowanie, co pozwoliło rozłożyć potoki pasażerów; natomiast ze stacji Warszawa Śródmieście wycofano niektóre pociągi podmiejskie. W ten sposób kolej zapewniła sprawny transport, bez żadnych zakłóceń" – podkreśla z satysfakcją dyrektor.

Andrzej Franków mówi, że na sukces złożyła się ogromna praca, którą zaczęto na długo przed pierwszym gwizdkiem.

Tzw. „wąski sztab" działał – zwłaszcza w dni meczowe – „do skutku", czyli do przywrócenia regularnej komunikacji i normalnego ruchu w mieście. Po meczu fani zamieniali emocje we wspólną zabawę, m.in. na Trakcie Królewskim „Dlatego czasami musieliśmy doraźnie wycofywać komunikację z tego rejonu" – dodaje dyrektor.

Natomiast z niesmakiem mówi o zadymach chuligańskich w dniu meczu Polska – Rosja. „To nie byli kibole, bo ci po rozpoczęciu meczu oglądaliby go – tym bardziej zależało na utarczkach z policją. Z okolic stadionu przenieśli się pod Strefę Kibica. A kiedy tłum wychodzących ze strefy prawdziwych kibiców rozproszył ich w różne strony – rozbiegli się w uliczki i dalej szukali zaczepki. Aby uniknąć ewentualności dalszych zajść, ZTM był przygotowany również na podstawienie dodatkowych autobusów do rozwiezienia kibiców rosyjskich. Okazało się to niepotrzebne".

Andrzej Franków, choć naprawdę w gorące dni meczowe nie liczył godzin uważa, że zdobyte doświadczenie i właśnie niestandardowe rozwiązania trzeba uznać za „komunikacyjny sukces" dzięki pracy wszystkich.

DOBRA WSPÓŁPRACA „KLUCZYKAMI" DO SUKCESU

– MÓWI PAWEŁ MUDANT, KIEROWNIK DZIAŁU ORGANIZACJI PRZEWOZÓW ZTM



Paweł Mudant

Najtrudniejszym momentem całej turniejowej operacji były wydarzenia związane z meczem Polska – Rosja. I nie mam tu wcale na myśli zamieszek, do jakich doszło przed jego rozpoczęciem, gdyż tutaj główną rolę w opanowywaniu sytuacji grała policja. W pewnym momencie zaczęliśmy się mocno obawiać tego, co mogłoby się zdarzyć po ostatnim gwizdku sędziego. Wpadliśmy na pomysł, żeby kibiców rosyjskich szybko ewakuować po meczu ze stadionu specjalnie podstawionymi autobusami. Działaliśmy bardzo szybko. Byliśmy przygotowani. Na szczęście okazało się, że nie było takiej potrzeby.

Warto też opowiedzieć o zdarzeniu, które miało miejsce przed meczem otwarcia. Do pierwszego gwizdka zostały niecałe dwie godziny, gdy podeszła do nas grupka kibiców, którzy przyjechali autobusem z parkingu przy ul. Marywilskiej. Gdy wysiedli zorientowali się, że w autobusie zostały kluczyki od ich samochodu. Na szczęście znali numer taborowy wozu. Skontaktowaliśmy się z obsługą parkingu, która „namierzyła" autobus i odnalazła kluczyki. Kibiców „wsadziliśmy" w najbliższy autobus, który jechał w kierunku parkingu. Dzięki szybkiemu działaniu i dobrej współpracy między nami, udało im się wrócić na stadion z kluczykami jeszcze zanim rozpoczął się mecz. Dziękując nam powiedzieli, że nie będą się musieli martwić i będą mogli się cieszyć tylko sportowym widowiskiem.

Dziś jesteśmy bogatsi o nowe doświadczenia i pełni przekonania, że nie ma sytuacji bez wyjścia. Biorąc pod uwagę formułowane przez gości i warszawiaków oceny naszej działalności, możemy uznać, że dzięki zaangażowaniu i współpracy tysięcy pracowników komunikacji miejskiej z trudnym zadaniem organizacji tak wielkiego turnieju poradziliśmy sobie doskonale. Przez te 24 dni nie wydarzyło się nic, co by nas zaskoczyło. Czuję satysfakcję, że wspólnym wysiłkiem nas wszystkich zrealizowaliśmy hasło mistrzostw i razem stworzyliśmy historię. Historię, z której możemy być dumni.



TRAMWAJE
ŚCIĄGALIŚMY POD ESKORTĄ

– MÓWI GRZEGORZ STRZELCZYK, KIEROWNIK DZIAŁU NADZORU PRZEWOZÓW ZTM



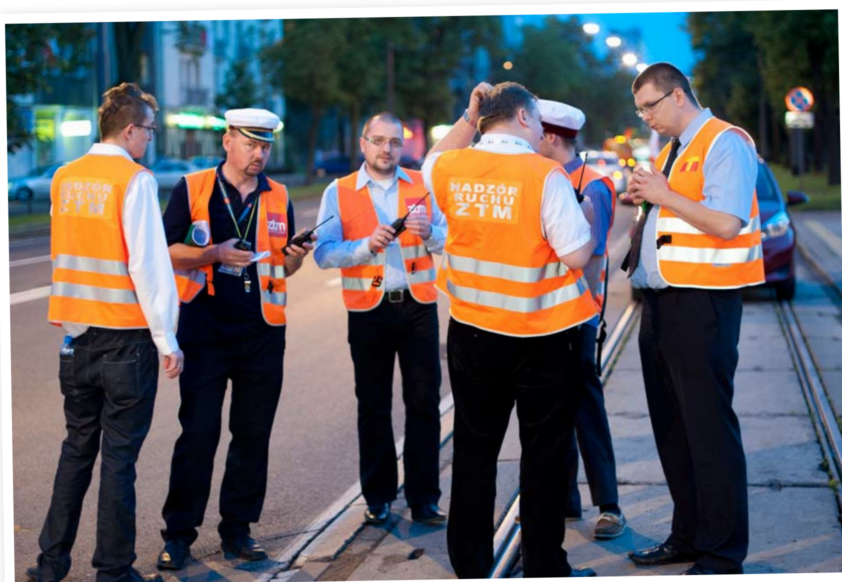
Grzegorz Strzelczyk

Zawsze, w czasie każdej dużej imprezy czy wydarzenia, kiedy wprowadzamy specjalną organizację komunikacji miejskiej istnieje ryzyko, że stanie się coś zupełnie nieoczekiwanego, co pokrzyżuje nam plany i zaburzy planowany przebieg akcji.

Do takiego zdarzenia doszło przed meczem Polska – Rosja. Gdy w rejonie ronda de Gaulle'a doszło do zamieszek i bijatyki między kibicami oraz między kibicami i policją – które potem przeniosły się na most Poniatowskiego i rondo Wiatraczna – policja podjęła decyzję o awaryjnym wyłączeniu ruchu tramwajowego na moście Poniatowskiego. Zazwyczaj informację o planowanym zamknięciu otrzymujemy z pewnym wyprzedzeniem co umożliwia nam wcześniejsze przygotowanie się, które polega m.in. na „oczyszczeniu" wyłączonego odcinka z pojazdów. Tym razem kilku tramwajów nie zdążyliśmy wycofać. Dojechały do przystanków na rondzie Waszyngtona, znajdując się tym samym w centralnym punkcie zamieszek. Nie mogły się wycofać, bo decyzją policji wyłączone zostało również napięcie w sieci trakcyjnej. Zostały unieruchomione na dobre. Musieliśmy jakoś ewakuować stamtąd motorniczych i zabezpieczyć pojazdy. Gdy to się udało, tramwaje zostały odholowane z zagrożonego rejonu pod eskortą przez ciężki holownik autobusowego pogotowia technicznego. Na szczęście w czasie tej akcji nie ucierpiał żaden z pasażerów, ani pracowników komunikacji miejskiej.

Nasze działania, w trakcie zarówno tej, jak i pozostałych akcji w czasie turnieju oraz komunikacja miejska w ogóle, zostały docenione przez pasażerów. Najlepszym przykładem był kibic, który uczestniczył w kilku meczach w różnych miastach Polski. W rozmowie z naszymi pracownikami na pętli linii parkingowych Park Skaryszewski, po meczu półfinałowym, podkreślił że w żadnym z miast tak sprawnie nie poruszał się komunikacją miejską. Dużym wyzwaniem było również dla nas przygotowanie logistyczne całej akcji, a w szczególności zaplanowanie obsady wszystkich punktów nadzoru, na każdy dzień trwania turnieju.

Teraz jesteśmy bogatsi o nowe doświadczenia. Na pewno będziemy mogli rozwiązania sprawdzone w trakcie turnieju UEFA EURO 2012 wykorzystać przy okazji innych imprez organizowanych w przyszłości na Stadionie Narodowym. Warto w tym miejscu podkreślić, że nasze działania były doskonałym sprawdzianem dla Centrali Ruchu ZTM, która od niedawna funkcjonuje w nowej lokalizacji, jak również w rozbudowanej formie. Wartym odnotowania jest również fakt ścisłej współpracy z centrum zarządzania kryzysowego Biura Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego, co pozytywnie wpłynęło na szybkość przekazywania informacji pomiędzy ZTM a pozostałymi służbami.



NIE BYŁO MIEJSCA NA IMPROWIZACJĘ


Artur Zając

– MÓWI ARTUR ZAJĄC, PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU ZADANIOWEGO ZTM DS. ORGANIZACJI PRZEWOZÓW W CZASIE EURO

Analizując w tej chwili bardzo dokładnie wszystkie dane, które zostały zebrane podczas mistrzostw, mogę powiedzieć z całym przekonaniem – kibice rzeczywiście chętnie korzystali z transportu publicznego. Pochlebne opinie w mediach, ale także te, które otrzymywaliśmy w czasie całego turnieju bezpośrednio od pasażerów, potwierdzają wysoką jakość transportu publicznego w Warszawie. Zadowolenie pasażerów jest zarówno dla nas, jak i wszystkich zaangażowanych w obsługę transportu na EURO, najlepszą nagrodą za włożony wysiłek.

Gdy ten „gorący" okres minął i staramy się spojrzeć na przygotowania do niego krytycznie, okazuje się, że niemalże wszystkie „niespodzianki" udało się przewidzieć – mówię oczywiście o sytuacjach transportowych. W czasie trwania turnieju z meczu na mecz usprawnialiśmy wewnętrzne procedury związane z przepływem informacji czy zarządzaniem ruchem pojazdów. Ale i tak każdy wariant był już z góry opisany i gotowy do wdrożenia. Nie było miejsca na improwizację.

Całe EURO było niezwykłym przeżyciem – dla nas nie tylko sportowym, ale także ambicjonalnym. Miasto pokazało, że potrafi wspaniale ugościć tysiące kibiców. Jako mieszkaniec tego miasta jestem z niego dumny na równi z innymi warszawiakami.

JESTEŚMY DOBRYMI ORGANIZATORAMI

– MÓWI PIOTR IZDEBSKI, PRZEWODNICZĄCY ZESPOŁU ZADANIOWEGO DS. KOORDYNACJI PRZYGOTOWAŃ ZTM DO TURNIEJU


Piotr Izdebski

W czasie turnieju w mediach, również tych, które na co dzień są nam mniej życzliwe, o warszawskim transporcie zbiorowym można było słyszeć i czytać w samych superlatywach. Najlepszy to znak, że UDAŁO SIĘ!

Na pewno można byłoby „wygrzebać" jakiś przypadek typu: „zakład X nie podstawił wszystkich wozów na czas i trzeba było interweniować", ale generalnie pokazaliśmy, że jesteśmy w stanie obsługiwać nie tylko wielkie jednorazowe imprezy ale także prowadzić akcje rozciągnięte w czasie. Miesiąc stałej mobilizacji, zwłaszcza w dni meczowe wymagał od ZTM i przewoźników dużego wysiłku. Na przykład konieczne były zmiany w trybie pracy Tramwajów Warszawskich, które w „normalnym czasie" nie obsługują linii w nocy.

Dla mnie ciekawym doświadczeniem była obserwacja prowadząca do wniosku, że jest możliwe (oczywiście z wyjątkiem sytuacji ekstremalnych) prowadzenie ruchu tramwajowego równolegle do ruchu pieszego (dojście do stadionu mostem Poniatowskiego z utrzymaniem ruchu tramwajów). Rozwiązanie stosowane w różnych miastach świata, u nas jeszcze na etapie opracowywania koncepcji obsługi EURO pojawiały się głosy, że jest to niemożliwe.

O co jesteśmy bogatsi po EURO? Odpowiedź, że o doświadczenia w organizacji obsługi takich imprez byłoby trywializmem. Ja osobiście, nie chciałbym, by zabrzmiało to zbyt pompatycznie, jestem pełen dumy i już teraz całkowicie przekonany, że rację miał ktoś, kto w roku 2004 irytował się na stwierdzenie, że oto Polska – po wstąpieniu do Unii – „wraca do Europy". Polacy są zdolnymi organizatorami i, śmiem twierdzić, lepszymi od wielu nacji ze „starej Europy". Jesteśmy historycznie nauczeni podejmowania wyzwań i elastycznego reagowania na ewentualne niespodziewane trudności.

INFORMACJA
NA NAJWYŻSZYCH OBROTACH

– MÓWI IGOR KRAJNOW, SZEF EKIPY PRASOWEJ PODCZAS EURO



Igor Krajnow

„22.38 - I po meczu. Komunikacja w pełnej gotowości. Uruchamiane są linie..." tak zaczynał się jeden z wielu meldunków z centrali ruchu, jakie złożyłem dziennikarzom w czasie EURO 2012. Odpowiadałem za przekazywanie mediom na bieżąco informacji o tym, co się dzieje z komunikacją miejską w czasie kolejnych dni meczowych, a także w czasie imprezy otwierającej i zamykającej Strefę Kibica.

Biurko w swoim pokoju musiałem zamienić na miejsce przy stole konferencyjnym w centrali ruchu ZTM. Tam z radiostacją niemal przy uchu wyłapywałem wszystkie sygnały o tym, co się działo „na mieście", relacjonując to potem dziennikarzom, godzina po godzinie, a czasem nawet minuta po minucie, gdyż sytuacja zmieniała się, jak w kalejdoskopie. Wszystkie meldunki publikowałem też na bieżąco na naszym profilu na facebooku oraz na stronie internetowej, gdzie składały się one w obszerne relacje. Żeby niczego nie pominąć, nie przeoczyć czasem „bałem się" wstać od komputera przez kilka godzin pod rząd. Na szczęście zawsze można było liczyć na miłe koleżanki, które poratowały a to świeżo zrobioną kanapką, a to kawą w „piłkarskim" (a jakże ☺) kubku.

Taka strategia informacyjna sprawdziła się. Przekazywane przeze mnie informacje były na bieżąco wykorzystywane przez internetowe serwisy, takie jak gazeta.pl i tvnwarszawa.pl. Na zakończenie EURO jeden z dziennikarzy telewizyjnych przysłał mi maila: *Dobrze, że już koniec! Nasze skrzynki pocztowe w końcu „odsapną.*

Do moich obowiązków należał również udział w niemal codziennych konferencjach prasowych organizowanych przez Centrum Prasowe, które funkcjonowało w Pałacu Kultury i Nauki. Na konferencjach pojawiali się dziennikarze z całej Europy, a także z innych kontynentów. Nieraz idąc na konferencję byłem przygotowany do tego, by odpowiadać na lawinę pytań dotyczących komunikacji. Niestety, ku mojemu rozczarowaniu, dziennikarze o komunikację pytać nie chcieli.

Świadczy to zdecydowanie o tym, że i komunikacja, i informacja o niej działały bez zarzutu. Potwierdził to nawet reporter jednego z tabloidów, zagadnięty przeze mnie po jednej z konferencji: *Wprawdzie nie mogę tego napisać w gazecie – wie Pan, jak to u nas jest – ale powiem Panu, że komunikacja działa doskonale.*



EURO ZATRZYMANE W KADRZE

















POLICJA
POLICJA
POLICJA



WIDZISZ? POWIADOM

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO WYDAŁ W 2011 ROKU PONAD 2 MLN ZŁ NA USUWANIE SKUTKÓW WANDALIZMU W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. TO KWOTA, KTÓRA MOGŁABY BYĆ PRZEZNACZONA NP. NA ZAKUP AUTOBUSÓW, REMONT TORÓW TRAMWAJOWYCH LUB MONTAŻ NOWYCH PRZYSTANKÓW. POMOCNY MOŻE BYĆ KAŻDY PASAŻER, KTÓRY WIDZĄC AKTY CHULIGAŃSTWA POINFORMUJE O TYM POLICJĘ CZY STRAŻ MIEJSKĄ.
5 LIPCA ROZPOCZYNA SIĘ KAMPANIA „POWIADOM, NIE TOLERUJ", KTÓRA W KILKU ODSŁONACH BĘDZIE PRZYPOMINAĆ PASAŻEROM O TAKIEJ MOŻLIWOŚCI.



Co roku chuligani dewastują pojazdy komunikacji miejskiej – wybijają okna, kradną lub uszkadzają kasowniki, niszczą fotele i inne elementy wyposażenia, pokrywają szyby oraz ściany tramwajów i autobusów trudno usuwalnymi nalepkami i graffiti. Nie oszczędzają też wiat przystankowych – słupków, rozkładów jazdy, szyb i ławeczek.

Zarząd Transportu Miejskiego i przewoźnicy, m.in. Miejskie Zakłady Autobusowe, Tramwaje Warszawskie, Metro Warszawskie oraz Szybka Kolej Miejska wydają kilka milionów złotych rocznie na pokrycie szkód powstałych w wyniku działalności wandali. Poważne straty z tego tytułu ponosi także przewoźnik kolejowy – Koleje Mazowieckie.

Głównym celem kampanii „Powiadom, nie toleruj" jest uwrażliwienie mieszkańców na wszystkie przypadki wandalizmu oraz skłonienie do szybkiego informowania służb o wszelkich zaobserwowanych wykroczeniach i przestępstwach. Zachęcamy pasażerów, by gdy zauważą, że są wybijane okna w pojazdach, niszczone kasowniki, dewastowane fotele, malowane graffiti na szybach, rozbijane wiaty przystankowe – słupki, rozkłady jazdy, szyby i ławeczki zadzwonili pod numer 112 lub 986. Można też wysłać sms pod numer 723 986 112 podając numer taborowy pojazdu, nr linii lub lokalizację przystanku. Warto zapisać te numery w telefonie komórkowym.

W ramach kampanii na 60 największych przystankach autobusowych oraz w oddziałach Straży Miejskiej m. st. Warszawy i Komendy Stołecznej Policji będą eksponowane plakaty. Dodatkowo, od 5 lipca br. będą emitowane spoty na ekranach LCD w środkach komunikacji miejskiej (autobusy, monitory w wagonach Metra Warszawskiego). Jesienią plakaty pojawią się w prawie 1200 pojazdach komunikacji miejskiej.

Akcja rozpoczyna się 5 lipca i potrwa do 30 października.

Organizatorem czwartej edycji kampanii jest Zarząd Transportu Miejskiego. Partnerami są: Straż Miejska m.st. Warszawy, Komenda Stołeczna Policji, AMS/CityInfo, TVP Warszawa i portal naszemiasto.pl.

GŁOS ZTM-U, CZYLI...

...PANI STENIA MELON. OD UTWORZENIA ZTM-U, CIĄGLE UŚMIECHNIĘTA I CIĄGLE NA TYM SAMYM STANOWISKU.



Jak Pani znalazła się w ZTM-ie ? Co Panią zachęciło do podjęcia tej pracy?
Z pracą na rzecz komunikacji jestem związana od 30 lat, najpierw z Miejskimi Zakładami Autobusowymi, potem z Zarządem Transportu Miejskiego. Był nawet taki moment, że w siedzibie przy ulicy Senatorskiej pracowałam jednocześnie dla trzech firm. Kiedy Miejskie Zakłady Autobusowe opuściły „błękitny pałac" zaproponowano mi kontynuowanie pracy w ZTM-ie. I tak zostałam.

Czyli od początku była Pani osobą do kontaktu ZTM-u z ludźmi.
Tak, od początku aż do dzisiaj.

Lubi Pani kontakt z ludźmi?
Lubię. Staram się pomóc każdemu, kto zadzwoni. Dbam o wizerunek firmy najlepiej, jak można i jak potrafię. Pasażerowie przeważnie dzwonią z pretensjami i zdarza się, że odzywają się bardzo niegrzecznie. Po tylu latach jestem opanowana w takich sytuacjach i odpowiadam grzecznie, aby nikogo nie urazić, a raczej załagodzić sytuację. Z drugiej strony zdarzają się i tacy, którzy są bardzo mili. Są i tacy, którzy dzwonią specjalnie nawet z życzeniami świątecznymi. Kiedyś pewien pasażer nawet prawił mi komplementy mówiąc, że ZTM powinien być szczęśliwy, iż ma taką telefonistkę.

Czyli możemy powiedzieć, że jest Pani głosem ZTM-u?
Jestem! I bardzo się z tego cieszę. Nawet są osoby, które mi mówią, że to ja jestem tym pozytywnym głosem w ZTM-ie.

Proszę powiedzieć, o co, poza prośbą o połączenie z różnymi działami, ludźmi, pytają najczęściej? Mamy przecież Infolinię, udzielającą informacji przez całą dobę.
Najczęściej podaję numery telefonów do przewoźników, MZA i TW. Zdarzają się pytania o trasy, o sposób wyrobienia kart miejskich.

Jak z Pani perspektywy, tych 30 lat, zmienił się ZTM?
Myślę, że teraz jesteśmy bliżej ludzi, a informacje są bardziej dostępne. Na przykład, poza ulotkami, plakatami - informacje o zmianach tras są natychmiast rozwieszane w autobusach lub w tramwajach. Pasażerowie, z którymi czasem rozmawiam, są bardzo zadowoleni z uruchamiania w razie potrzeby linii zastępczych. Fajne jest też to, że jak ludzie dzwonią to ja łączę ich bezpośrednio z odpowiednimi ludźmi.

Rozumiem, że jeździ Pani komunikacją?
Tak jeżdżę.

A co Panią denerwuje w komunikacji?
Denerwuje mnie kradzież biletów. Zdarzyło mi się nawet zwrócić uwagę pewnemu człowiekowi, który skasował bilet dopiero po przejechaniu połowy trasy. Uważam, że to niedopuszczalne, bo w ten sposób jesteśmy okradani wszyscy. Nie powinniśmy się na to godzić.

Jak według Pani miałaby wyglądać firma marzeń?

Wydaje mi się, że ZTM ma do niej już niedaleko. Nasza firma rozwija się prężnie, jest coraz nowocześniejsza. Widzę w tej pracy dużo pozytywów i mam dużą satysfakcję, że i ja mam w tym malutki udział.

TROLEJBUSEM NA PLAŻĘ

W NASZYM NOWYM CYKLU BĘDZIEMY RAZ NA JAKIŚ CZAS PUBLIKOWAĆ ARTYKUŁY OPISUJĄCE KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ W RÓŻNYCH ZAKĄTKACH ŚWIATA. DZIŚ ZAPRASZAMY NA WYCIECZKĘ NA PÓŁWYSEP KRYMSKI I NA CIEKAWĄ PRZEJAŻDŻKĘ TAMTEJSZĄ LINIĄ TROLEJBUSOWĄ.



CZECHOSŁOWACKIE TROJELBUSY TYPU SKODA 9TR STAŁY SIĘ NA DŁUGO SYMBOLEM TEJ UNIKALNEJ TRASY.

Przez wiele dziesięcioleci Półwysep Krymski pełnił funkcję kombinatu wypoczynkowego dla całego ZSRR. Ten niewielki fragment wybrzeża Morza Czarnego, leżący obecnie w granicach Ukrainy wyróżnia się subtropikalnym klimatem, ciepłym morzem, pięknymi krajobrazami oraz licznymi atrakcjami turystycznymi. Zapewnienie dostępu rzeszom kuracjuszy do tych atrakcji przez wiele dekad spędzało sen z powiek inżynierom transportu. Jedyna linia kolejowa łącząca półwysep z resztą imperium nie była w stanie pokonać łańcucha Gór Krymskich broniących dostępu do najznamienitszych kurortów tzw. Południowego Brzegu.

PIERWSZA W EUROPIE

Decyzją Rady Ministrów Ukraińskiej SSR w 1958 roku rozpoczęto budowę pierwszej w Europie górskiej trasy trolejbusowej, łączącej dworzec kolejowy w Symferopolu z nadmorską Jałtą. Pierwszy, liczący 52 kilometry odcinek z Symferopola do Ałuszty, wybudowano w rekordowo krótkim czasie 11 miesięcy. Powstały dwie zajezdnie, 16 podstacji trakcyjnych, ustawiono ponad 3 tysiące słupów i rozwieszono 200 km przewodu jezdnego. Uroczyste otwarcie miało miejsce 6 listopada 1959 roku. Za kierownicą pierwszego krymskiego trolejbusu zasiadł dyrektor przedsiębiorstwa, Aleksandr Nikołajewicz Wasilenko. Pierwszymi pasażerami byli przodownicy pracy zasłużeni przy budowie linii. W tym samym czasie od strony Ałuszty ruszył drugi trolejbus. Pojazdy spotkały się na Przełęczy Angarskiej (752 m n.p.m.), co miało symbolizować pokonanie głównej przeszkody broniącej dostępu do wybrzeża. Kolejny 33-kilometrowy odcinek, biegnący wzdłuż wybrzeża do samej Jałty, uruchomiono 25 lipca 1961 roku a pięć lat później oddano trasę do symferopolskiego lotniska umożliwiając bezpośrednie połączenie z samolotu na plażę.

Na trasę krymskiego trolejbusu niemal od pierwszych dni wysyłano najnowocześniejsze wówczas czechosłowackie trolejbusy typu Skoda 9Tr. Coroczne dostawy tych pojazdów do wówczas prestiżowego przedsiębiorstwa sprawiły, że stały się one na długo symbolem tej unikalnej trasy. Problemy ekonomiczne niepodległej Ukrainy sprawiły, że ich eksploatacja wydłużyła się na tyle, że do dziś na trasie można spotkać pojazdy, które w innych miastach pełnią rolę pieczołowicie odremontowanych zabytków.

CO DWIE MINUTY

W czasach świetności, w latach 70. i 80. ubiegłego stulecia, trolejbusy między Symferopolem a wybrzeżem kursowały nawet co 2 minuty. Bilety można było kupić w przedsprzedaży w kasach kolejowych, wraz z biletami na pociąg do



Symferopola. Obecnie każda z dwóch linii kursuje co 15-25 minut i z roku na rok przewozi coraz mniej podróżnych. Czasy gdy krymski trolejbus był jedynym środkiem dostępu na wybrzeże bezpowrotnie minęły. Dzisiaj podstawą transportu są prywatne mikrobusy. Co prawda cena za przejazd jest w nich dwukrotnie wyższa, a komfort jazdy daleki od akceptowalnego, ale trasę na wybrzeże pokonują o połowę krócej i docierają do wielu nadmorskich miejscowości omijanych przez trolejbus. Dlatego też ta forma transportu zjednuje sobie obecnie znakomitą większość podróżnych, traktujących trolejbus bardziej jako relikt przeszłości, niż poważny środek transportu. Krymski trolejbus pozostał więc środkiem transportu przede wszystkim dla miejscowej ludności, zwłaszcza jej dużej części szczycącej się uprawnieniami do bezpłatnych przejazdów oraz dla turystów niskobudżetowych, jak również dla miłośników trolejbusów z całego świata.

Czas więc wyruszyć w niezwykłą podróż na krymską riwierę. Całą 86-kilometrową trasę trolejbus linii 52 pokonuje planowo w 2,5 godziny. Początek trasy znajduje się na dworcu trolejbusowym, zlokalizowanym obok stacji kolejowej w Symferopolu. Symferopolski dworzec w sezonie letnim jest bijącym sercem Krymu. Przez cały dzień przewijają się przez niego tysiące podróżnych. Dworzec obsługuje kilkadziesiąt pociągów łączących Krym z większością miast byłego ZSRR, nawet z Murmańskiem, Ałma-Atą, czy oddalonym o 6 tysięcy kilometrów Irkuckiem. Każdy z pociągów składa się z ok. 20 wagonów i przywozi na wypoczynek około tysiąca pasażerów. Takich pociągów w ciągu godziny potrafi przyjechać nawet sześć.

Aby wsiąść do trolejbusu należy uprzednio zakupić bilet w kasie (bilet do samej Jałty kosztuje równowartość 6 zł). Osobne okienko sprzedaje bilety na linię 51 do Ałuszty, a osobne na 52 do Jałty. Możliwa jest także przedsprzedaż biletów na określony kurs, a nawet – w osobnym okienku – zakup biletów z kilkudniowym wyprzedzeniem. Przy wsiadaniu do trolejbusu bilety sprawdza pracownik dworca. Gdy nie ma kompletu pasażerów na dany kurs można również tuż przed odjazdem kupić bilet u kierowcy. Niestety, czasem zdarza się, że „zaradni" kierowcy po pobraniu



W TUTEJSZEJ NIEPISANEJ HIERARCHII DROGOWEJ POJAZDY TRANSPORTU PUBLICZNEGO ZAJMUJĄ OSTATNIE MIEJSCE.

należności nie wydają biletów.

Jedną z pierwszych ciekawostek trasy jest zastosowanie na odcinku miejskim w Symferopolu dodatkowej pary przewodów trakcyjnych dla trolejbusów podmiejskich pozwalających omijać zatrzymujące się na każdym przystanku trolejbusy linii miejskich.

Jazda trolejbusem przez Symferopol może przybysza z Zachodu przyprawić o siwe włosy. Wschodni styl jazdy, którego podstawową zasadą jest jazda do przodu za wszelką cenę, jest stosowany przez wszystkich użytkowników drogi z wyjątkiem trolejbusów. W tutejszej niepisanej hierarchii drogowej pojazdy transportu publicznego zajmują ostatnie miejsce (nie licząc pieszych, którzy i tak beztrosko pokonują ruchliwe arterie w zupełnie dowolnym miejscu). Choć ukraiński kodeks drogowy nie różni się specjalnie od polskiego, uczestnicy ruchu uważają za swój niepisany obowiązek wyprzedzenie trolejbusu niezależnie od tego czy jest to akurat dozwolone albo możliwe fizycznie. Ponadto absolutnie „zabronione" jest wypuszczanie trolejbusu z przystanku czy z ulicy podporządkowanej.

W Symferopolu trolejbus zatrzymuje się jeszcze na placu Kujbyszewa i przy dworcu autobusowym. Następnie opuszcza miasto i przez wsie Marino, Łozowoje, Pionierskoje i Zariecznoje dociera do wsi Pierewalnoje, skąd zaczyna mozolny podjazd na Przełęcz Angarską (752 m.) stanowiącą najwyższy punkt na trasie. Po prawej stronie mijamy potężny masyw Czatyrdahu (1527 m.), opisywanego w „Sonetach krymskich" Mickiewicza, drugiego co do wysokości szczytu Krymu. Na przełęczy zaczyna się stromy zjazd na krymską riwierę. Na drodze obowiązują kierowców ścisłe reguły bezpieczeństwa, m.in. nakaz zjeżdżania na niższym biegu. Na każdym ostrym zakręcie wybudowano poprowadzone w górę tzw. drogi ucieczkowe pozwalające wytracić prędkość w przypadku awarii hamulców.

Zjeżdżając ponad 600 metrów w dół trolejbus mija wieś Kutuzowka i wjeżdża na główne skrzyżowanie Ałuszty. W tym miejscu linia 51 „odbija" w kierunku morza do odległego o 1 km dworca trolejbusowego, a 52 kontynuuje jazdę szosą biegnącą zboczem Gór Krymskich w kierunku Jałty. Droga ta wiedzie nieco powyżej nadmorskich kurortów (Partenit, Gurzuf), przez co trolejbusy nie stanowią dla nich znaczącego środka transportu. Po drodze mija wchodzącą w morze górę Ajudah, symbol Krymu. Za Gurzufem w prawo odchodzi droga do słynnego w czasach ZSRR ośrodka pionierskiego Artek. W pobliżu słynnego ogrodu botanicznego w Nikicie bieg rozpoczyna jałtańska linia 2, a parę kilometrów dalej w słynącej z pięknego pałacu Massandrze - linia 3. Obie linie wspólnie z podmiejską 52 docierają do dworca trolejbusowego w Jałcie, najsłynniejszego krymskiego kurortu, stanowiącego bazę wypadową do licznych okolicznych atrakcji, jak pałace w Liwadii i Ałupce, podziemne miasto Czufut-Kale czy zawieszony na nadmorskiej skale zamek Jaskółcze Gniazdo. Teraz już pozostaje nam tylko cieszyć się z uroków tropikalnego lata, pięknych plaż i ciepłego morza, z którego aż żal wychodzić.




iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego